KOLEJNY NR 37.
DLA SPRAW LOTNICTWA CYWILNEGO.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XX. Warszawa, 28 lipca 1938 r. Nr 54.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

OBWIESZCZENIA.

CZĘŚĆ C.

462.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 25 czerwca 1938 r. o klasyfikacji, szkoleniu i doskonaleniu pilotów turystycznych w 1938 r.

Klasyfikacja, szkolenie i doskonalenie w 1938 r. pilotów turystycznych w ośrodkach lotniczych podległych lub subwencjonowanych przez Ministerstwo Komunikacji powinny się odbywać zgodnie z przepisami Instrukcji w sprawie klasyfikacji, szkolenia oraz doskonalenia pilotów turystycznych na 1937 r. (Dz. Urz. M. K. nr 17, poz. 121) uzupełnionej lub zmienionej jak następuje:

1. **W § 7:**

a) lit. b i c tego paragrafu nadaje się brzmienie następujące:

„II grupa: osoby pełnoletnie do lat 26, nie przynależne do wojska w charakterze wojskowych zawodowych, lecz rezerwiści, względnie cenzusowcy korzystający z odroczenia służby wojskowej ze względu na studia i posiadający kwalifikację Instytutu Badań Lekarskich Lotnictwa „zdolny jako pilot".

III grupa: osoby pełnoletnie posiadające kwalifikację Instytutu Badań Lekarskich Lotnictwa co najmniej „zdolny jako pilot turystyczny".

b) dodaje się w tym paragrafie nowy ustęp (2) o następującym brzmieniu:

„(2) O ile nabywca samolotu nie zamierza się szkolić w pilotażu przysługuje mu prawo przedstawienia do szkolenia innej osoby z tym, że wskazany kandydat musi posiadać kwalifikacje wymagane dla kandydatów grupy II."

2. **W § 8:**

a) lit. f) ust. (1) tego paragrafu nadaje się brzmienie następujące:

„f) Przedstawienie zobowiązania do uiszczenia opłat za wyszkolenie w myśl § 9, oraz deklaracji o zrzeczeniu się roszczeń z tytułu ewentualnych wypadków lotniczych oraz roszczeń do indywidualnych subwencyj dla celów treningu po ukończeniu pilotażu podstawowego."

b) ust. (2) tego paragrafu nadaje się brzmienie następujące:

„(2) Ponadto kandydaci II grupy:

a) Cenzusowcy korzystający z odroczenia służby wojskowej, ze względu na studia winni złożyć rejentalne zobowiązanie do odbycia służby w lotnictwie wojskowym.

b) Rezerwiści winni złożyć rejentalną zgodę na zaliczenie ich po wyszkoleniu do grupy pilotów rezerwy wojsk lotniczych."

3. **W § 9:**

a) ust. (2) nadaje się brzmienie następujące:

„(2) Tabela opłat za wyszkolenie jest następująca:

I grupa . . . . . bezpłatnie

II i III grupa:

a) ze świadectwem szybowcowym stopnia IV . . . 500 zł

b) ze świadectwem szybowcowym stopnia III . . . 1.000 zł

c) bez świadectwa szybowcowego stopnia III . . . 2.000 zł"

b) zamiast dotychczasowego ust. (3) wprowadza się do tego paragrafu nowe ustępy (3) i (4) o następującym brzmieniu:

„(3) Opłaty za wyszkolenie mają być uiszczane przez kandydatów w sposób następujący:

50% przed rozpoczęciem szkolenia,
25% po wylaszowaniu,
25% po ukończeniu szkolenia.

(4) Kandydaci grupy I do czasu zgłoszenia nabytego samolotu do rejestracji mogą rozpocząć szkolenie w pilotażu za opłatą jak dla grupy III pkt c, z tym, że po przedstawieniu dokumentów rejestracyjnych wpłacone kwoty na poczet szkolenia zostaną kandydatowi zwrócone."

4. **W § 10:**

a) zamiast zdania pierwszego tego paragrafu wprowadza się dwa nowe ustępy o następującym brzmieniu:

„(1) Kandydaci składają podania wraz z wyganymi dokumentami do Aeroklubu Regionalnego, który z opinią własną i delegata Ministerstwa Komunikacji przedstawia je do Departamentu Lotnictwa Cywilnego przez Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej.

(2) Z uwagi na możliwości budżetowe ilość kandydatów do szkolenia w roku 1938 będzie bardzo ograniczoną, pierwszeństwo przy wyborze posiadać będą nabywcy samolotów oraz kandydaci grupy II z wyszkoleniem szybowcowym. Wybrani kandydaci zostaną powołani do Instytutu Badań Lekarskich Lotnictwa na badania. Po przeprowadzeniu badań lekarskich Departament Lotnictwa Cywilnego ustali listę imienną kandydatów do szkolenia w pilotażu podstawowym w roku 1938."

b) zdanie ostatnie tego paragrafu oznacza się jako ustęp (3).

5. **W § 12:** lit b) ust. (1) tego paragrafu otrzymuje brzmienie następujące:

„b) grupa B — piloci turystyczni w wieku do lat 40, kótrzy nie są pilotami zawodowymi wojskowymi lub cywilnymi i nie przynależą do kadry pilotów rezerwy,

a posiadają kwalifikację I.B.L.L. conajmniej „zdolny jako pilot niezawodowy" i są zaszeregowani przez Ministerstwo Komunikacji do treningu w ośrodkach P. W. Lotniczego na wniosek Komendanta Ośrodka."

a po grupie C dodaje się dwie nowe grupy:

„d) grupa D — piloci rezerwy, członkowie aeroklubów, będący pilotami turystycznymi.

e) grupa E — wojskowi piloci w stanie spoczynku, członkowie aeroklubów, posiadający świadectwo pilota turysty."

6. **W § 13:** poprzednią tabelę norm godzin lotów zastępuje się nową, jak następuje:

Wyszczególnienie		Ilość godzin		Uwagi
Grupa	Klasa	Bezpł.	Za opł.	
A	IV—I	50	10	
B	IV—I	15	10	
C	I, II, III, IV	6	10	
D		—	8	p. ust. (2) niżej
E		6	10	p. ust. (3) niżej

nadto dodaje się nowe ustępy (2) i (3) o następującym brzmieniu:

„(2) Piloci grupy D, tj. piloci rezerwy, członkowie Aeroklubów, będący pilotami turystycznymi, mogą do lotów wykonywanych w Aeroklubach użytkować przyznany im przez Dowództwo Lotnictwa do treningu w ośrodkach P. W. Lotniczego kontyngent materiałów pędnych w ilości 12 godzin w stosunku rocznym, a ponadto mogą wykonać 8 godzin lotów rocznie za opłatą.

(3) Piloci grupy E, t.j. wojskowi piloci w stanie spoczynku, członkowie Aeroklubów, posiadający świadectwo pilota turysty, mogą być na podstawie opinii Dowództwa Lotnictwa zaliczeni dla treningu do grupy C klasy I i wykonywać 6 godzin lotów rocznie bezpłatnie, oraz 10 godzin lotów rocznie za opłatą."

7. **W § 14:** skreśla się zdanie drugie.

Nr L-III/604/953/38.

463.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 24 czerwca 1938 r. nr 103 o ulgach przewozowych dla sprzętu lotniczego.

Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości, że kluby lub stowarzyszenia sportowe i sportowo-lotnicze, władze wojskowe oraz organizacje społeczne, wymienione w załączniku 1 do taryf specjalnych WR (Taryfa tow. Cz. II, zeszyt 1), uprawnione są do wystawiania zaświadczeń na **ulgowy przewóz samolotów** (aeroplanów), szybowców, balonów i ich części zamiennych i zapasowych, przewożonych **w celach sportowych.**

Ulga polega na stosowaniu taryfy specjalnej WR—20 (Tar. tow. cz. II/1), w myśl której za przesyłki powyższego sprzętu lotniczego, nie mieszczące się w wagonie krytym, oblicza się przewoźne za wagę rzeczywistą, najmniej za 750 kg, zamiast przewidzianego w takich przypadkach obliczenia najmniej za 2.000 kg.

W celu uzyskania ulgi należy do listu przewozowego dołączyć zaświadczenie według załączonego wzoru, wystawione przez jedną z uprawnionych instytucyj, wymienioną we wspomnianym na wstępie załączniku 1 do tar. specjalnych W. R.

Do czasu wydania druków zaświadczeń, zaświadczenie może być sporządzone pismem maszynowym lub ręcznym na arkuszu, odpowiadającym formatowi listu przewozowego.

Równocześnie unieważnia się okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 18 listopada 1931 r. nr L-I/77/3 w tej samej sprawie (Dz. Urz. Min. Kom. z 1937 r. nr 41, poz. 367).

Nr L-I/19/173/38.

Załącznik do Okólnika Min. Kom. z dnia 24 czerwca 1938 r. nr 103.

Wzór.

....
(Nazwa i adres klubu, stowarzyszenia it.p.)

GRZBIET ZAŚWIADCZENIA Nr ....

na ulgowy przewóz przedmiotów sportowych wg. opłat taryfy specjalnej WR-20 T. Cz. II/1.

Zaświadcza się niniejszym, że

p. ....

jest członkiem ....
(nazwa klubu lub stowarzyszenia)

i nadaje do przewozu koleją następujące przedmioty **w celach sportowych:**

1. ....
2. ....
3. ....
4. ....
5. ....

Data wystawienia zaświadczenia ....

Podpis otrzymującego zaświadczenie ....

U w a g a: Zaświadczenie może być sporządzone drukiem lub pismem maszynowym na arkuszu odpowiadającym formatowi listu przewozowego.

....
(Nazwa i adres klubu, stowarzyszenia itp.).

ZAŚWIADCZENIE Nr ....

na ulgowy przewóz przedmiotów sportowych wg. opłat taryfy specjalnej WR-20 T. Cz. II/1.

Zaświadcza się niniejszym, że

p. ....

jest członkiem ....
(nazwa klubu lub stowarzyszenia)

i nadaje do przewozu koleją następujące przedmioty **w celach sportowych**:

1. ....
2. ....
3. ....
4. ....
5. ....

Data wystawienia zaświadczenia ....

Podpis otrzymującego zaświadczenie ....

Stempel stacji nadania

Stempel stacji przeznaczenia

464.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 24 czerwca 1938 r. nr 104 o wejściu w życie rozporządzenia o służbie zdrowia lotnictwa cywilnego.

Z dniem 1 sierpnia 1938 r. wchodzi w życie rozporządzenie Ministra Komunikacji i Ministra Opieki Społecznej z dnia 27 maja 1938 r., wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych i Ministrem Spraw Wewnętrznych, o służbie zdrowia lotnictwa cywilnego.

Rozporządzenie to zostało przedrukowane w Części C niniejszego dziennika.

Z dniem wejścia w życie omawianego rozporządzenia, oprócz przepisów o których mowa w § 30 tego rozporządzenia, traci również moc obowiązującą okólnik Ministerstwa Komunikacji nr L-II/214/1/36 z dnia 9 marca 1936 r. w sprawie obowiązku zgłaszania przypadków zachorowania na choroby zakaźne na statkach powietrznych.

Nr L-II/214/26/38.

465.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 14 maja 1938 r. nr 105 o nowych adresach siedzib Okręgów Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych.

W dołączonej tabeli podaje się do wiadomości nowe adresy siedzib Okręgów Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych.

Adresy te powinny być wpisane w miejsce nieaktulanych już adresów siedzib Okręgowych K.C.S.P., podanych w dziale III Obwieszczenia Ministra Komunikacji z dnia 15 maja 1936 r. w sprawie instytucyj, upoważnionych do badania zdolności statków powietrznych do lotu i nadzoru technicznego nad tymi statkami (Monitor Polski nr 121, poz. 221 — przedruk Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji nr 43, poz. 211).

Nr L-III/526/22/38.

Załącznik do Okólnika Min. Kom. z dnia 14 maja 1938 r. nr 105.

Okrąg	Nr Nr telefonów		Adresy telegraficzne	Adresy zwykłe	
	w czasie godz. urz.	po godz. urzęd.		w czasie godzin urzędowych	po godzinach urzędowych
Kierownik i Okrąg A w Warszawie	4-31-41 4-20-76	419-61	Kaceespe Warszawa	Warszawa, ul. Puławska 6	Warszawa, al. Niepodległości Nr 154 m. 3 Warszawa, al. Niepodległości Nr 152 m. 11
Okrąg A 1 Kontrola PLL. „LOT" i DWL. Warszawa	802-00 wewn. 33	850-97	Kaceespe Warszawa	Warszawa, Lotnisko-Okęcie	Warszawa, ul. Mianowskiego Nr 15 m. 34
Okrąg B w Krakowie	201-69	201-69	Kaceespe Kraków	Kraków, ul. Batorego Nr 11 m. 3.	
Okrąg C w Poznaniu	85-98	66-33	Kaceespe Poznań	Poznań, Hotel Polonia ul. Grunwaldzka 18	Poznań, ul. Niegolewskich Nr 10 m. 26
Okrąg E we Lwowie	2-02-12	210-96	Kaceespe Lwów	Lwów, ul. Nabielaka 31	Lwów, Potockiego 68 m. 3
Okrąg E 1 Podokrąg w Ustianowej	Obóz Szybowcowy Ustrzyki Dolne			Obóz Szybowcowy Ustianowa Poczta Ustrzyki Dolne	

466.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 20 kwietnia 1938 r. nr 106 o znakach orientacyjnych dla użytku pilotów turystycznych.

Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że dla użytku pilotów turystycznych będą w najbliższej przyszłości zainstalowane znormalizowane znaki orientacyjne, przyjęte przez „Féderation Aéronautique Internationale" dla oznaczania w portach lotniczych budynku i wejścia do biura, poświadczającego dokumenty pokładowe statków powietrznych.

Znaki te są następujące:

1. strzała długości 4 m i szerokości 60 cm, koloru pomarańczowego, umieszczona w miejscu widocznym na budynku w którym znajduje się biuro.

2. strzałka koloru pomarańczowego mniejszych wymiarów, wymalowana na tymże budynku w płaszczyźnie pionowej,

3. kwadrat o boku 2 m podzielony na 4 różne pola, pomalowane w szachownicę na czarno i pomarańczowo, umieszczony na rampie przed wejściem do biura.

Nr L-IV/881/321/38.

467.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 17 maja 1938 r. nr 107 o zbiorze przepisów i regulaminów z działu radiokomunikacji lotniczej.

Ministerstwo Komunikacji przystąpiło do opracowania i wydania zbioru obowiązujących międzynarodowych i wewnętrznych przepisów i regulaminów z działu radiokomunikacji lotniczej.

Jako pierwszy wynik tej pracy ukazała się w osobnym wydaniu część zbioru p. t. „Skróty do użytku w radiokomunikacji lotniczej, zestawione według Konwencji Madryckiej z 1932 r. oraz regulaminów Międzynarodowej Komisji Żeglugi powietrznej (CINA).

Część ta jest oprawiona w sztywną brązowo-żółtą okładkę tekturową, przystosowaną do wkładania dalszych części zbioru w miarę ich wydawania i posiadającą w tym celu odpowiednie urządzenie metalowe. Na okładce wytłoczone są napisy: „Ministerstwo Komunikacji Departament Lotnictwa Cywilnego" oraz „Przepisy i regulaminy z działu radiokomunikacji lotniczej".

Wydawnictwo omawiane zostaje rozesłane z urzędu Zawiadowcom portów lotniczych Ministerstwa Komunikacji dla podległych jednostek służby radiowej lotnictwa cywilnego w portach lotniczych.

Osoby i instytucje, pragnące nabyć to wydawnictwo, w cenie 4,95 zł za 1 egzemplarz, powinny zwracać się do Administracji Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4 pokój 123 lub do biura Zawiadowcy cywilnego portu lotniczego Warszawa-Okęcie.

Nr L. IV/881/332/38.

468.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 9 czerwca 1938 r. nr 108 o przelotach samolotów nad lotniskiem w Dęblinie.

W związku z § 8 przepisów o zapobieganiu zderzeniu statków powietrznych w trudnych warunkach atmosferycznych (Dz. U. R. P. z 1938 r. nr 16, poz. 111, przedruk Dz. Urz. M. K. nr 35, str. 602), oraz w związku z rozkazem Dowództwa Lotnictwa M. S. Wojsk., nr 7070-14 z dnia 8 kwietnia 1938 r., samoloty cywilne, wykonujące przeloty nad lotniskiem Dęblin, powinny w promieniu 30 km od środka lotniska zachowywać wysokość lotu nie mniejszą niż 1500 m.

W przypadkach wyjątkowych, jak oblodzenie lub t.p., samoloty cywilne, które nie będą w stanie wykonać lotu na wskazanej wyżej wysokości, mogą wykonywać przelot w tym samym promieniu nie wyżej jednak niż do wysokości 300 m.

Wykonywanie lotów przez samoloty cywilne na wysokościach powyżej od 300 m. i poniżej od 1500 m. jest wzbronione.

W celu uniknięcia zderzeń poleca się, aby loty poniżej 300 m., o ile będą musiały być wykonane, przebiegały w obu kierunkach w określonej powyżej strefie Dęblin w zachodniej części szlaku Warszawa-Lwów, t.j. idąc z północy nad Ryczywołem, Kozienicami w kierunku Karczmisk.

W tych przypadkach należy złożyć specjalny raport zawiadowcy portu lotniczego w miejscu lądowania z podaniem motywów, które zmusiły pilota do przelotu na wysokości poniżej 300 m.

Zawiadowcy portów w razie nieodstatecznego uzasadnienia zmiany wysokości przelotu składają raport Departamentowi Lotnictwa Cywilnego.

Nr L. IV/881/327/38.

Sprostowania.

1. W numerze 35 Dziennika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji z r. b. (kolejny nr 35 dla spraw lotnictwa cywilnego) zostało wymienione przez przeoczenie w dziale „Wydawnictwa zalecone" wydawnictwo „Komunikacja lotnicza", opracowane przez dr inż. Tomasza Klu-

za. Wydawnictwo to powinno być umieszczone w dziale „Bibliografia lotnicza".

2. W lit. b) ustęp ostatni punktu 4 okólnika Ministerstwa Komunikacji z dnia 17 września 1936 r. w sprawie meldunków i pociągania do odpowiedzialności za naruszenie przepisów lotniczych oraz meldunków o wypadkach lotniczych (Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji nr 53, poz. 268) zamiast zwrotu „6-ciu miesięcy" powinno być „1-go roku".

3. W § 28 ust. (2) lit. b) przedruku rozporządzenia Ministrów Komunikacji i Spraw Wojskowych z dnia 8 września 1937 r. o lotnictwie szybowcowym (Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji nr 53, str. 711) powinno być „przeszkody naturalne" zamiast „przeszkody rolne".

4. W skorowidzu obowiązujących przepisów lotniczych (Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji z 1938 r. nr 3 w dziale „A— imprezy lotnicze sportowe" w kolumnie „rok" zamiast „1934" powinno być „1933".

OBWIESZCZENIA.

KOMUNIKAT

dla lotników polskich, udających się drogą powietrzną do państw obcych.

(Skróty wydawnictw urzędowych zagranicznych, skąd zostały zaczerpnięte informacje, oznaczają:

a) B. d. R. — Bulletin de Renseignement de la C. I. N. A.

b) N. f. L. — Nachrichten für Luftfahrer.

1. **Informacje ogólne.**

— Międzynarodowy wykaz lotnisk zamkniętych do użytku publicznego (B. d. R. 831/38).

2. **Algier.**

— Bramy przelotowe i szlaki lotnicze (N. f. L. 18/38).

3. **Anglia.**

— Strefy niebezpieczne (B. d. R. 823/38, 826/38, 828/38; N. f. L. 12/38, 14/38, 15/38, 17/38, 18/38).

— Sygnalizacja optyczna przy lotach z Anglii do Irlandii Północnej (B. d. R. 825/38 i N. f. L. 12/38).

— Nowe przepisy o przelotach nad osiedlami (B. d. R. 826/38).

— Wykaz lotnisk zamkniętych do użytku publicznego (B. d. R. 826/38).

— Układ z Holandią w sprawie wzajemnego uznawania świadectw sprawności technicznej (B. d. R. 828/38).

— Nowy wykaz lotnisk celnych (B. d. R. 829/38).

— Omijanie przez samoloty cywilne lotniska wojskowego Biggin-Hill (B. d. R. 833/38).

— Przepisy o dokonywaniu lotów przez samoloty okrętów wojennych obcych (N. f. L. 14/38).

— Strefy zakazane Spithead i Misson (N. f. L. 17/38).

— Przepisy o prowadzeniu samolotów w trudnych warunkach atmosferycznych (N. f. L. 17/38).

4. **Australia.**

— Nowy wykaz lotnisk celnych (B. d. R. 833/38).

5. **Austria.**

— Statystyka komunikacji lotniczej za lata 1934 — 1936 (B. d. R. 829/38).

6. **Czechosłowacja.**

— Regulamin lotniska Praha — Ruzyně (Letecké Zprávy Min. Veř. Pr. 3/38).

7. **Dania.**

— Strefy zakazane i niebezpieczne (N. f. L. 19/38).

8. **Egipt.**

— Strefy niebezpieczne i zakazane (B. d. R. 829/38).

9. **Finlandia.**

— Taryfy opłat na lotnisku Helsinki (N. f. L. 19/38).

10. **Francja.**

— Nowy wykaz stref zakazanych i odnośne przepisy (B. d. R. 824/38).

— Przepisy o ruchu lotniczym w krajach mandatowych francuskich (B. d. R. 824/38).

— Strefy niebezpieczne (B. d. R. 828/38, 831/38; N. f. L. 13/38, 15/38, 17/38, 19/38).

— Statystyka komunikacji lotniczej za 1937 r. (B. d. R. 833/38).

— Pozwolenia na przelot nad Algierem i Saharą (N. f. L. 12/38).

— Przepisy o prowadzeniu samolotów w czasie trudnych warunków atmosferycznych (N. f. L. 19/38).

11. **Grecja.**

— Ustanowienie nowego szlaku lotniczego w strefie zakazanej Macedonia — Tracja (B. d. R. 827/38 i N. f. L. 16/38).

— Mapka stref zakazanych i szlaków lotniczych (N. f. L. 11/38).

12. **Holandia.**

— Obowiązek zgłaszania zmiany miejsca przeznaczenia lotu przez samoloty turystyczne (B. d. R. 826/38 i N. f. L. 14/38).

— Układ z Anglią w sprawie wzajemnego uznawania świadectw sprawności technicznej (B. d. R. 828/38).

— Ograniczenie ruchu lotniczego tranzytowego w pobliżu lotnisk (B. d. R. 829/38).

— Zakaz dokonywania lotów akrobacyjnych nad Hagą (N. f. L. 11/38).

— Strefy niebezpieczne (N. f. L. 11/38).
— Przepisy o prowadzeniu samolotów w turdnych warunkach atmosferycznych (N. f. L. 18/38).

13. **Indie Bryt.**

— Taryfy opłat za korzystanie z lotnisk (B. d. R. 825/38).
— Wykaz lotnisk otwartych do użytku przez staki powietrzne cywilne (B. d. R. 827/38).
— Nowe przepisy o przelocie nad osiedlami (B. d. R. 829/38).

14. **Niemcy.**

— Statystyka komunikacji lotniczej za 1936 r. (B. d. R. 826/38).
— Układ z Unią Południowo-Afrykańską w sprawie wzajemnego uznawania świadectw sprawności technicznej (B. d. R. 828/38).
— Mapki szlaków lotniczych nocnych (N. f. L. 11/38).
— Strefy niebezpieczne (N. f. L. 12/38, 13/38, 14/38, 17/38).
— Zakaz dokonywania zdjęć fotograficznych na lotniskach Augsburg i Oberpfaffenhofen (N. f. L. 13/38).
— Przepisy o budowie i badaniu zdolności balonów wolnych (N. f. L. 13/38).
— Dekret o rozciągnięciu przepisów lotniczych niemieckich na obszar Austrii (N. f. L. 14/38).
— Przeszkody lotnicze (N. f. L. 14/38).
— Przepisy budowy silników lotniczych (N. f. L. 14/38, 15/38, 16/38, 17/38, 18/38, 19/38).
— Strefa zakazana Reinsdorf koło Wittenberg (N. f. L. 16/38).
— Nowy wykaz lotnisk celnych (N. f. L. 17/38).
— Zmiana przepisów o badaniu zdolności członków załogi (N. f. L. 18/38).
— Ograniczenia lotów nad fermami hodowli zwierząt futerkowych (N. f. L. 19/38).

15. **Norwegia.**

— Nowy wykaz lotnisk celnych (N. f. L. 11/38).

16. **Peru.**

— Nowy wykaz lotnisk celnych (B. d. R. 833/38).

17. **Rumunia.**

— Nowy wykaz lotnisk celnych i lotnisk otwartych do użytku publicznego (B. d. R. 832/38).

18. **Stany Zjednoczone A. P.**

— Wykaz lotnisk celnych (B. d. R. 826/38 i N. f. L. 19/38).

19. **Sudan.**

— Szlaki lotu (N. f. L. 18/38).

20. **Szwajcaria.**

— Statystyka komunikacji lotniczej za 1936 r. (B. d. R. 825/38).
— Taryfy opłat za korzystanie z lotnisk (B. d. R. 827/38).
— Strefy zakazane i ograniczenia przelotu (N. f. L. 12/38).

21. **Szwecja.**

— Nowy wykaz stref zakazanych z mapkami (B. d. R. 823/38).
— Nowe przepisy o przelocie nad osiedlami (B. d. R. 823/38).
— Nowe przepisy o przewozie i używaniu aparatów fotograficznych na pokładzie statków powietrznych (B. d. R. 823/38).
— Strefy niebezpieczene (N. f. L. 11/38).
— Ograniczenia ruchu na lotnisku Stockholm — Bromma w razie trudnych warunków atmosferycznych (N. f. L. 16/38).

22. **Turcja.**

— Według komunikatu urzędowego Rządu Tureckiego kontrola samolotów lecących z morza Śródziemnego na morze Czarne i odwrotnie będzie się odbywała na lotnisku w Yesilköy. Samoloty lecące do tego lotniska od strony morza Śródziemnego powinny to czynić wzdłuż szlaku Ener-Muratîi-Corlu-Silivri a następnie 10 km od strony południowej nad morzem, do Yesilköy. Przy lotach od morza Czarnego obowiązuje szlak lotu Igneada-Muratli-Corlu-Silivri, a następnie 10 km od strony południowej nad morzem do Yesilköy. Powrót z Yesilköy powinien się odbywać wzdłuż tych samych szlaków.

Nadto w celu uniknięcia wszelkich nieporozumień, Rząd Turecki prosi by w przypadku, gdy po otrzymaniu pozwolenia na lot do Turcji nastąpi zmiana załogi lub pasażerów, o zmianach tych były zawiadamiane właściwe władze tureckie.

(M. S. Z. nr P. I. K. 371-b/3).

23. **Unia Południ. Afryk.**

— Układ z Niemcami w sprawie wzajemnego uznawania świadectw sprawności technicznej (B. d. R. 828/38).

24. **Węgry.**

— Statystyka komunikacji lotniczej za 1936 r. (B. d. R. 828/38).

Nr L.-II/311/27/38.

ZAWIADOMIENIE.

W sprawie taryfy składek za ubezpieczenie od wypadków.

W Monitorze Polskim nr 79 z r. b. pod poz. 112 zostało ogłoszone zarządzenie Ministra Opieki Społecznej z dnia 21 marca 1938 r. w sprawie zatwierdzenia taryfy składek za ubezpieczenie od wypadków w zatrudnieniu i chorób zawodowych. *)

Uwaga: p. również wyciąg z rozporządzenia Ministra Opieki Społecznej z dnia 30 grudnia 193 3r., ogłoszony w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji z 1938 r. nr 31, str. 563.

W części II tej taryfy zostały wymienione:
1. W grupie IV:
a) W punkcie 47 — wytwórnie i warsztaty naprawy samolotów — bez personelu latającego i obsługi przy starcie; wytwórnie i warsztaty naprawy silników lotniczych i akcesoriów do nich, śmigieł automatycznych, synchronizatorów i podwozi chowanych, które to wytwórnie i warsztaty zostały zaliczone do VI kategorii niebezpieczeństwa.
b) W punkcie 47a — wytwórnie jak pod a) wyżej, prowadzące systematyczną i dającą trwałe wyniki akcję bezpieczeństwa pracy uznaną przez Zakład Ubezpieczeń Społecznych, które zostały zaliczone do V kategorii niebezpieczeństwa, wreszcie
c) W punkcie 48 — personel latający i obsługa przy starcie w wytwórniach i warsztatach naprawy samolotów, zaliczony do XII kategorii niebezpieczeństwa.

2. W Grupie pod lit. f) punkt 257 — przedsiębiorstwa przewozu osób i towarów samolotami wraz z czynnościami pomocniczymi i służbą na lotnisku, szkoły pilotażu, szkoły szybowcowe, kluby sportowo-lotnicze, wszystkie zaliczone do X kategorii niebezpieczeństwa.

Do taryfy dołączony jest załącznik ustalający schemat kategorii i klas niebezpieczeństwa oraz składki procentowe odpowiadające poszczególnym klasom niebezpieczeństwa.

Nr L-II/225/9/38.

Wydawnictwa zalecone.

„Reglements du Service Radio-Electrique International de la Navigation Aérienne", wyd. C. I. N. A., maj 1938 r.

„Sklejka w szybownictwie", inż. Zbigniew L. Krzywobłocki, wraz z dodatkiem tegoż autora „Dodatek do drewna w szybownictwie", wyd. Instytutu Techniki Szybownictwa i Motoszybownictwa Lwów 1938 r.

Bibliografia lotnicza.

Odbitki z czasopism lekarskich.

„Szybownictwo jako metoda selekcji kandydatów do służby lotniczej", Dr kpt. lek. pil. Stefan Knappe.

„Wpływ sportu narciarskiego na sprawność fizyczną i psychiczną personelu latającego", Dr ppłk. lek. Antoni Fiumel.

„Wyniki próby odzyskania równowagi po lotach myśliwskich", Dr mjr lek. Tadeusz Janas.

„Wrażenia skoczka i zmiany zachodzące w ustroju podczas skoku ze spadochronem z balonu na uwięzi", J. Ślązak.

„Strzelanie w locie" S. Rukawisznikow, z rosyjskiego przełożył i uzupełnił kpt. pil. inż. Robert Hirszbandt, wyd. Głównej Drukarni Wojskowej z zasiłku L. O. P. P., Warszawa, 1938 r.

„Wojna Niemiec w powietrzu" Gen. E. Hoeppner. Przetłumaczył z niemieckiego i wstępem opatrzył ppłk. dypl. pil. M. Romeyko. Warszawa 1938 r. Nakładem Zarządu Głównego L. O. P. P.

„Lotnicze modelarstwo redukcyjne" J. Gackowski. Nakładem Księgarni św. Wojciecha, Poznań 1938 r.

„O niebezpieczeństwie lotniczym i obronie przeciwlotniczej kraju" Płk. S. Abżołtowski. Wyd. 3 poprawione i uzupełnione. Druk. J. Jankowski i S-ka, Warszawa 1938 r.

„Obliczenie wręg eliptycznych o stałym przekroju" Inż. I. Walter. Wyd. Instytut Techniczny Lotnictwa Warszawa 1938 r.

Nr L-II/320/6/38.

CZĘŚĆ C.

W Y C I Ą G

z Dziennika U. R. P. nr 26/38, poz. 224.

U S T A W A

z dnia 9 kwietnia 1938 r.

o ulgach inwestycyjnych.

R o z d z i a ł I.

Ulgi w Centralnym Okręgu Przemysłowym.

Art. 1. (1) Osobom fizycznym i prawnym, prowadzącym prawidłowe księgi w rozumieniu art. 81 ordynacji podatkowej (Dz. U. R. P. z 1936 r. Nr 14, poz. 134), które zobowiążą się do założenia na obszarze Centralnego Okręgu Przemysłowego (art. 3) przedsiębiorstw, wymienionych w art. 2, albo też do powiększenia takich przedsiębiorstw już istniejących na tym obszarze, służą ulgi według zasad, określonych w rozdziale niniejszym.

Art. 2. (1) Przepisy rozdziału niniejszego dotyczą przedsiębiorstw następujących:

21) wytwórni parowozów, wagonów, maszyn parowych, turbin, motorów spalinowych, kotłów parowych, konstrukcji żelaznych, samochodów, traktorów, czołgów, statków powietrznych, silników lotniczych; stoczni, warsztatów dla żeglugi wodnej lub powietrznej, wytwórni części zamiennych (zapasowych) do wszelkich mechanicznych środków lokomocji oraz wytwórni narzędzi, maszyn i urządzeń wiertniczych;

R o z d z i a ł IV.

Ulgi inwestycyjne na całym obszarze Państwa.

Art. 16. (1) Osobom fizycznym i prawnym, prowadzącym prawidłowe księgi w rozumieniu art. 81 ordynacji podatkowej (Dz. U. R. P. z 1936 r. Nr 14, poz. 134), które:

4) założą przedsiębiorstwa lotnicze w rozumieniu art. 44 prawa lotniczego (Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr 69, poz. 437) bądź przedsiębiorstwa budowy, utrzymania i eksploatacji lotnisk użytku publicznego, albo założą i urządzą lotniska własne, albo też wybudują hangary, dworce lotnicze, stacje obsługi technicznej lotniczej albo warsztaty lotnicze;
— służą ulgi w podatku dochodowym i w opłatach stemplowych według zasad, określonych w rozdziale niniejszym.

Art. 18. Ulgi w podatku dochodowym obejmują prawo potrącenia z dochodu, podlegającego opodatkowaniu według działu I ustawy o państwowym podatku dochodowym (Dz. U. R. P. z 1936 r. Nr 2, poz. 6), kosztów:

2) nabycia terenów pod budowę: lotnisk, budynków i urządzeń lotniczych; kosztów wzniesienia budynków, przeznaczonych na hangary, dworce lotnicze, stacje obsługi technicznej, lotniczej i warsztaty lotnicze, kosztów wzniesienia budowli i nabycia i zainstalowania urządzeń, potrzebnych dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu lotniczego oraz kosztów nabycia taboru lotniczego (art. 16 ust. (1) pkt 4));

Art. 19. (1) Wolne są od opłat stemplowych:

1) pisma, wymienione w art. 102 i 105 ustawy z dnia 1 lipca 1926 r. o opłatach stemplowych (Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr 64, poz. 404), w części, w której kapitał zakładowy został użyty na nakłady, wymienione w art. 18 pkt 1), 2) lub 3), lub na nabycie gruntu, na którym został wzniesiony budynek, wymieniony w art. 18 pkt 1), bądź 3);

2) pisma, stwierdzające umowę o nabycie gruntu, jeżeli na nim został wzniesiony budynek, wymieniony w art. 18 pkt 1) lub 3), jak również pisma, stwierdzające umowę o nabycie nieruchomości na cele, wymienione w art. 18 pkt 2) (nie wyłączając wniesienia nieruchomości, bądź prawa wydobywania ciał kopalnych do spółki tytułem wkładu niepieniężnego).

(2) Pisma, wymienione w ust. (1), są wolne od opłat stemplowych w razie sporządzenia ich w okresie od dnia wejścia w życie przepisów artykułu niniejszego do dnia 31 grudnia 1942 r.

(3) W razie uprawdopodobnienia, że ziści się warunek zwolnienia od opłaty stemplowej, przewidziany w ust. (1), obowiązek uiszczenia opłaty stemplowej pozostaje w zawieszeniu. Minister Skarbu ustali: sposób uprawdopodobnienia oraz utrzymywania w ewidencji zawieszonej opłaty, termin, w ciągu którego powinien się ziścić warunek zwolnienia, sposób i termin uiszczenia opłaty stemplowej w razie niezişzczenia się warunku oraz skutki nieuiszczenia. Jeżeli warunek zwolnienia nie ziścił się w terminie przepisanym, to późniejsze ziszczenie się warunku nie daje prawa do zwolnienia.

Rozdział V.

Ulgi dla nabywców akcyj i udziałów.

Art. 20. (1) Osobom fizycznym i prawnym, obejmującym akcje spółek akcyjnych (art. 314 kodeksu handlowego), których zawiązanie zostanie wpisane do rejestru handlowego w okresie od dnia ogłoszenia ustawy niniejszej do dnia 31 grudnia 1942 r., a których celem jest prowadzenie przedsiębiorstw, wymienionych w rozdziałach poprzedzających, oraz osobom fizycznym i prawnym subskrybującym akcje takich spółek (art. 316 — 319 kodeksu handlowego)— służy prawo potrącenia z dochodu podlegającego podatkowi dochodowemu i specjalnemu podatkowi od wynagrodzeń, wypłacanych z funduszów publicznych, zapłaconej ceny emisyjnej akcyj, objętych bądź przyznanych przez założycieli (art. 323 kodeksu handlowego).

(2) Prawo określone w ust. (1) służy również spólnikom spółek z ograniczoną odpowiedzialnością, których zawiązanie zostanie zgłoszone celem wpisania do rejestru handlowego w okresie od dnia ogłoszenia ustawy niniejszej do dnia 31 grudnia 1942 r., a których celem jest prowadzenie przedsiębiorstw, wymienionych w rozdziałach poprzedzających — co do udziałów objętych przez nich przy zawiązaniu spółki.

(3) Prawo, określone w ustępach poprzedzających, służy pod warunkiem, że spółka dojdzie do skutku i zostanie wpisana do rejestru handlowego oraz rozpocznie produkcję przed upływem roku 1942. W razie niespełnienia się tych warunków, osoby, wymienione w ust. (1) i (2), obowiązane będą dodatkowo uiścić podatek dochodowy, niezapłacony na skutek potrącenia, przewidzianego w tych ustępach. Rozporządzenie Ministra Skarbu określi sposób i termin uiszczenia tego podatku. Za przypadające Skarbowi Państwa z tego tytułu sumy odpowiadają solidarnie z płatnikami założone spółki.

(4) Późniejsze ziszczenie się warunku, przewidzianego w ust. (3), nie przywraca prawa do ulg, przewidzianych w artykule niniejszym.

(5) Prawo do ulg określonych w artykule niniejszym, nie gaśnie w razie połączenia się nowozawiązanej spółki, po rozpoczęciu przez nią produkcji, z inną spółką. Spółka, która przejmuje w tym przypadku majątek spółki, korzystającej z ulg, określonych w art. 20, przejmuje jednocześnie w tym samym zakresie obowiązki. wynikające z uzyskania ulg przez spółkę przejętą.

Rozdział VIII.

Ulgi dla nabywców pojazdów mechanicznych i statków powietrznych.

Art. 35. (1) Osobom fizycznym, które w okresie od 1 stycznia 1938 r. do 31 grudnia 1939 r. nabyły lub nabędą na własność nowe pojazdy mechaniczne, lub nowe statki powietrzne, służy ulga w podatku dochodowym i w specjalnym podatku od wynagrodzeń wypłacanych z funduszów publicznych, według zasad określonych w rozdziale niniejszym.

(2) Za pojazdy mechaniczne w rozumieniu ust. (1) uważa się samochody, ciągniki i motocykle.

(3) Rada Ministrów może w drodze rozporządzeń przedłużyć termin, określony w ust. (1), do końca roku 1942.

Art. 36. (1) Ulga w podatku dochodowym, opłacanym według działu I ustawy o tym podatku obejmuje prawo potrącenia od 15 do 20% ceny nabycia pojazdu mechanicznego lub statku powietrznego z sumy podatku, przypadającego za rok operacyjny, w którym należność za nabyty pojazd mechaniczny lub statek powietrzny została całkowicie uiszczona.

(2) Ulga w podatku dochodowym, opłacanym według działu II ustawy o tym podatku oraz w podatku specjalnym obejmuje prawo potrącenia od 15 do 20% ceny nabycia pojazdu mechanicznego lub statku powietrznego z ogólnej sumy tych podatków, pobranych od wynagrodzeń, wypłaconych uprawnionemu w ciągu roku, w którym należność za nabyty pojazd mechaniczny lub statek powietrzny została całkowicie uiszczona.

(3) W latach 1938 i 1939 wysokość ulgi, określonej w poprzednich ustępach, oznacza się na 20%; w razie przedłużenia okresu obowiązywania ulg, w myśl art. 35 ust. (3), Rada Ministrów może jednocześnie obniżyć wysokość ulgi, jednak nie niżej 15% dla wszelkiego rodzaju pojazdów mechanicznych i statków powietrznych.

(4) Jeżeli suma przypadająca do potrącenia przewyższa sumę podatków, określonych w ustępach poprzedzających, nadwyżka ulega potrąceniu według zasad, przewidzianych w tych ustępach, w ciągu dwóch następnych lat.

(5) Osobom, określonym w art. 35 ust. (1), opłacającym podatek dochodowy według działu I i II ustawy o tym podatku oraz osobom, opłacającym ponadto podatek specjalny, prawo określone w ustępach poprzedzających służy w stosunku do ogólnej sumy tych podatków.

Art. 37. (1) Ulga służy wyłącznie osobom, które nabędą nowe pojazdy mechaniczne w przedsiębiorstwach trudniących się na obszarze Rzeczypospolitej produkcją, montażem lub sprzedażą pojazdów mechanicznych, lub nowe statki powietrzne produkcji krajowej.

(2) Nabywcy pojazdów mechanicznych lub statków powietrznych, którym służy na podstawie art. 6 ust. (2) ustawy o państwowym podatku dochodowym (Dz. U. R. P. z 1936 r. Nr 2, poz. 6) prawo jednorazowego potrącenia z dochodu ceny nabycia tego pojazdu lub statku oraz ulga, przewidziana w rozdziale niniejszym, nie mogą korzystać równocześnie z obu rodzajów potrącenia, lecz służy im prawo wyboru jednej bądź drugiej podstawy potrącenia.

Art. 38. Za całkowite uiszczenie ceny nabycia pojazdu mechanicznego lub statku powietrznego uważa się w rozumieniu ustawy niniejszej również uiszczenie przez wręczenie weksla.

Art. 39. (1) Ulga przyznawana będzie na skutek podań, wnoszonych do właściwych urzędów skarbowych (art. 40 i 41).

(2) Osoba uprawniona do ulgi obowiązana jest dołączyć do podania zaświadczenie przedsiębiorstwa, określonego w art. 37 ust. (1), zawierające dane następujące:

1) imię i nazwisko nabywcy,

2) rodzaj, typ i numer motoru sprzedanego pojazdu mechanicznego lub statku powietrznego,

3) datę zawarcia umowy sprzedaży,

4) wysokość ceny sprzedażnej i datę całkowitego jej uiszczenia,

5) oświadczenie sprzedawcy, że sprzedany pojazd mechaniczny lub statek powietrzny jest nowy,

6) zaznaczenie, że zaświadczenie zostało wydane w celu uzyskania ulg, przewidzianych w rozdziale niniejszym.

(3) Osoba uprawniona do ulgi w podatku dochodowym, opłaconym według działu II ustawy o tym podatku albo w podatku specjalnym obowiązana jest dołączyć do podania, oprócz zaświadczenia wymienionego w ust. (2), zestawienie wynagrodzeń otrzymanych w ciągu roku, w którym powstało prawo do ulgi, łącznie z wykazem potrąconych od tych wynagrodzeń sum podatku dochodowego i specjalnego.

Art. 40. (1) Podania o ulgę w podatku dochodowym, opłacanym według działu I ustawy o tym podatku, należy wnosić do urzędu skarbowego właściwego do wymiaru tego podatku, w terminie przepisanym do złożenia zeznania o dochodzie za rok operacyjny, w którym powstało prawo do ulgi (art. 36 ust. (1)).

(2) Sumę, przypadającą do potrącenia stosownie do przepisu art. 36 ust. (1), strąca uprawniony, aż do jej wyczerpania, z wpłat, jakie obowiązany byłby uiścić na poczet podatku dochodowego za lata, za które mu służy ulga.

Art. 41. (1) Podania o ulgę w podatku dochodowym, opłacanym według działu II ustawy o tym podatku oraz w podatku specjalnym należy wnosić do urzędu skarbowego, w którego okręgu miał uprawniony miejsce zamieszkania w dniu wnoszenia podania, w terminie do dnia 15 kwietnia roku, następującego po roku, w którym powstało prawo do ulgi (art. 36 ust. (2)).

(2) Ulga następuje w postaci zwrotu pobranych podatków do wysokości sumy tych podatków, przypadającej do uiszczenia (art. 36 ust. (2)).

(3) W przypadku, gdy ulga dotyczy podatku specjalnego pobieranego na rzecz osób prawnych, wymienionych w art. 2 ust. (1) pkt 3) dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 listopada 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr 82, poz. 503) w brzmieniu ustawy z dnia 30 marca 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr 23, poz. 187) osoby te zwracają podatek na zarządzenie właściwego urzędu skarbowego.

Art. 42. Sprzedawca pojazdu mechanicznego lub statku powietrznego, który w zaświadczeniu, wymienionym w art. 39 ust. (2) podaje świadomie nieprawdziwe dane, podlega karze, przewidzianej w art. 176 ordynacji podatkowej (Dz. U. R. P. z 1936 r. Nr 14, poz. 134).

WYCIĄG
z Dziennika U. R. P. nr 34/38 poz. 292.

USTAWA
z dnia 4 maja 1938 r.

o podatku obrotowym.

Zwolnienia.

Art. 3. Wolne od podatku są:

9) świadczenia przedsiębiorstw żeglugi morskiej i powietrznej;

WYCIĄG
z Dziennika U. R. P. nr 34/38 poz. 293.

USTAWA
z dnia 25 kwietnia 1938 r.

o opłatach rejestracyjnych od przedsiębiorstw i zajęć.

Art. 5. Zwalnia się od opłat:

11) przedsiębiorstwa żeglugi morskiej i powietrznej;

Art. 14. (1) Urzędnicy związku samorządu terytorialnego, zaopatrzeni w odpowiednie upoważnienia, mają prawo dokonywania oględzin wszelkich budynków, lokali, gruntów, przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych, pomieszczeń handlowych, przemysłowych, rzemieślniczych itp.

(2) Oględziny przedsiębiorstw, znajdujących się w obrębie stacyj kolejowych, urzędów pocztowych, portów państwowych lub zabudowań wojskowych, można przeprowadzić jedynie za zezwoleniem właściwej władzy kolejowej, pocztowej, portowej lub wojskowej.

(Przedruk z Dz. U. R. P. Nr 34/38, poz. 293).

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE
z dnia 4 kwietnia 1938 r.

w sprawie przystąpienia Kolonii Adenu i Birmanii do konwencji z dnia 12 października 1929 r. o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego.

Podaje się niniejszym do wiadomości, zgodnie z komunikatem Rządu Brytyjskiego, że Kolonia Adenu i Birmania , które dotąd, jako wchodzące w skład Indyj brytyjskich, należały (Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr 2, poz. 13) do konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisanej wraz z protokołem dodatkowym w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (Dz. U. R. P. z 1933 r. Nr 8, poz. 49), od dnia 1 kwietnia 1937 r. posiadają: pierwsze z wymienionych terytoriów — statut kolonii brytyjskiej, drugie — statut zamorskiego terytorium brytyjskiego. W związku z powyższym, w wykonaniu postanowień art. 40 ust. 2 wspomnianej konwencji, zostało zgłoszone Rządowi Polskiemu dnia 24 lutego 1938 r. przez Rząd Brytyjski przystąpienie Kolonii Adenu i Birmanii do powyższej konwencji i protokołu dodatkowego.

Minister Spraw Zagranicznych: **Beck.**

(Przedruk z Dz. U. R. P. Nr 36/38, poz. 309).

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE
z dnia 4 kwietnia 1938 r.

w sprawie złożenia przez Unię Południowo-Afrykańską dokumentu ratyfikacyjnego międzynarodowej konwencji sanitarnej z dnia 12 kwietnia 1933 r., dotyczącej żeglugi powietrznej.

Podaje się niniejszym do wiadomości, zgodnie z komunikatem Rządu Holenderskiego, że w wykonaniu postanowień art. 63 międzynarodowej konwencji sanitarnej, dotyczącej żeglugi powietrznej, podpisanej w Hadze dnia 12 kwietnia 1933 r. (Dz. U. R. P. z 1936 r. Nr 8, poz. 84), został złożony Rządowi Holenderskiemu dnia 29 stycznia 1938 r. przez Rząd Brytyjski w imieniu Rządu Unii Południowo-Afrykańskiej dokument ratyfikacyjny powyższej konwencji.

Minister Spraw Zagranicznych: **Beck.**

(Przedruk z Dz. U. R. P. Nr 37/38, poz. 317).

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE
z dnia 4 kwietnia 1938 r.

w sprawie złożenia przez Holandię dokumentu ratyfikacyjnego konwencji z dnia 29 maja 1933 r. o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących zajęcia zabezpieczającego statków powietrznych.

Podaje się niniejszym do wiadomości, zgodnie z komunikatem Rządu Włoskiego, że w wykonaniu postanowień art. 11 konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących zajęcia zabezpieczającego statków powietrznych, podpisanej w Rzymie dnia 29 maja 1933 r. (Dz. U. R. P. z 1937 r. Nr 74, poz. 549), został złożony Rządowi Włoskiemu w imieniu Rządu Holenderskiego w dniu 28 stycznia 1938 r. dokument ratyfikacyjny powyższej konwencji.

Minister Spraw Zagranicznych: **Beck.**

(Przedruk z Dz. U. R. P. Nr 37/38, poz. 318).

ROZPORZĄDZENIE MINISTRÓW KOMUNIKACJI I OPIEKI SPOŁECZNEJ

z dnia 27 maja 1938 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych i Spraw Wewnętrznych o służbie zdrowia lotnictwa cywilnego.

Na podstawie art. 8 ust. (2) lit. a) i ust. (3), art. 20 i art. 82 ust. (1) rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr 69, poz. 437) oraz art. 2 ustawy z dnia 2 marca 1935 r. w sprawie ratyfikacji międzynarodowej konwencji sanitarnej, dotyczącej żeglugi powietrznej, podpisanej w Hadze dnia 12 kwietnia 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr 23, poz. 139) zarządza się, co następuje:

I. ORGANIZACJA SŁUŻBY ZDROWIA LOTNICTWA CYWILNEGO.

§ 1. Prowadzenie spraw służby zdrowia lotnictwa cywilnego, zgodnie z przepisami rozporządzenia niniejszego, powierza się Instytutowi Badań Lekarskich Lotnictwa, w dalszym ciągu rozporządzenia niniejszego oznaczonemu skrótem I. B. L. L.

§ 2. Do zakresu działania I. B. L. L. w dziedzinie służby zdrowia lotnictwa cywilnego należą:

1) studia w zakresie służby zdrowia lotnictwa cywilnego,

2) opracowywanie projektów przepisów, dotyczących organizacji i pełnienia służby zdrowia lotnictwa cywilnego,

3) selekcja kandydatów na członków załogi statków powietrznych,

4) kontrolne badania lotniczo - lekarskie członków załogi statków powietrznych,

5) organizowanie pogotowi lotniczo-lekarskich w portach i ośrodkach lotnictwa cywilnego oraz przychodni lotniczo-lekarskich przy poradniach sportowo-lekarskich Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego (P. U. W. F. i P. W.), jak również nadzór nad działalnością tych przychodni i pogotowi,

6) wydawanie zarządzeń w ramach kompetencji I. B. L. L., określonych w rozporządzeniu niniejszym,

7) organizowanie kursów szkolenia dla lekarzy, personelu latającego i portowego w zakresie służby zdrowia lotnictwa cywilnego,

8) organizowanie leczenia uzdrowiskowego personelu latającego lotnictwa cywilnego,

9) prowadzenie spraw lotnictwa sanitarnego cywilnego,

10) reprezentowanie służby zdrowia lotnictwa cywilnego na terenie międzynarodowym,

11) spełnianie innych zadań służby zdrowia lotnictwa cywilnego, zleconych specjalnie przez Ministerstwo Komunikacji.

§ 3. (1) Kierownikiem służby zdrowia lotnictwa cywilnego jest kierownik I. B. L. L., podwładny Ministrowi Komunikacji w zakresie tej służby.

(2) Pod względem prowadzenia spraw gospodarczych i rachunkowości służby zdrowia lotnictwa cywilnego kierownik tej służby podlega bezpośredniemu nadzorowi i kontroli właściwych władz przełożonych i organów kontrolnych wojskowych.

(3) Za fachowe spełnianie służby zdrowia lotnictwa cywilnego w szczególności w zakresie wykonywania międzynarodowych przepisów sanitarnych, dotyczących żeglugi powietrznej, kierownik tej służby odpowiada przed Ministrem Opieki Społecznej.

(4) Kierownik służby zdrowia lotnictwa cywilnego jest w zakresie działania I. B. L. L. ustalonym niniejszym rozporządzeniem:

a) zwierzchnikiem służbowym personelu przychodni i pogotowi lotniczo-lekarskich, wyznaczonego do pełnienia służby zdrowia lotnictwa cywilnego spośród personelu lekarsko - sanitarnego państwowej służby lub też zatrudnionego na podstawie umowy o pracę z I. B. L. L.,

b) organem nadzorczym w zakresie wykonywania przepisów służby zdrowia lotnictwa cywilnego przez polskie przedsiębiorstwa komunikacji lotniczej oraz stowarzyszenia i organizacje lotnicze.

(5) Kierownik służby zdrowia lotnictwa cywilnego ma prawo w ramach wyznaczonych mu kredytów zatrudniać personel lekarski i pomocniczy tej służby na warunkach zatwierdzonych przez Ministerstwo Komunikacji.

(6) Kierownik służby zdrowia lotnictwa cywilnego przedstawia Ministerstwu Komunikacji roczne i okresowe preliminarze budżetowe oraz składa corocznie sprawozdania z działalności i sprawozdania rachunkowo-kasowe ze sposobu zużycia funduszów, przekazanych mu na cele służby zdrowia lotnictwa cywilnego. Sposób sporządzania i termin składania sprawozdań ustala Ministerstwo Komunikacji.

§ 4. Koszty prowadzenia służby zdrowia lotnictwa cywilnego pokrywa I. B. L. L. z funduszów, przekazywanych mu na ten cel przez Ministerstwo Komunikacji z budżetu lotnictwa cywilnego lub przez inne instytucje zainteresowane w prowadzeniu dla nich służby zdrowia lotnictwa cywilnego przez I. B. L. L. z upoważnienia i na rachunek tych instytucyj.

§ 5. (1) Kierownik służby zdrowia lotnictwa cywilnego wykonywa swoje funkcje poza miejscem stałego urzędowania za pośrednictwem wyznaczonych przez siebie, za zgodą Ministerstwa Komunikacji, lekarzy podległej służby zdrowia lotnictwa cywilnego.

(2) Lekarze, o których mowa w ust. (1), sprawują fachowy nadzór nad przychodniami i pogotowiami lotniczo-lekarskimi służby zdrowia lotnictwa cywilnego oraz załatwiają sprawy przekazane im przez kierownika tej służby. Szczegółowy ich zakres działania określa instrukcja, wydana przez Ministerstwo Komunikacji na wniosek Kierownika I. B. L. L.

§ 6. (1) Bezpośrednimi miejscowymi organami I. B. L. L. są:

a) przychodnie lotniczo-lekarskie przy poradniach sportowo-lekarskich P. U. W. F. i P. W.,

b) pogotowia lotniczo-lekarskie w portach lub ośrodkach lotnictwa cywilnego, utworzone zgodnie z przepisem § 20.

(2) Skład osobowy przychodni i pogotowi lotniczo-lekarskich oraz zakres czynności ich personelu określa instrukcja Ministerstwa Komunikacji, wydana na wniosek Kierownika I. B. L. L.

§ 7. Do zakresu działania przychodni lotniczo-lekarskich przy okręgowych poradniach sportowo-lekarskich P. U. W. F. i P. W. należy załatwianie tych spraw z dziedziny badania i kwalifikowania kandydatów na członków załogi i członków załogi statków powietrznych, które są przekazane tym przychodniom w niniejszym rozporządzeniu lub które zostaną im przekazane przez I. B. L. L. za zgodą Ministerstwa Komunikacji.

§ 8. Do zakresu działania pogotowi lotniczo-lekarskich na obszarze portu lotniczego lub ośrodka należy:

1) czuwanie nad bezpieczeństwem i porządkiem sanitarnym,

2) zapobieganie szerzeniu się chorób zakaźnych,

3) roztaczanie opieki lotniczo - lekarskiej nad personelem latającym,

4) niesienie pierwszej pomocy lekarskiej w wypadkach nagłych i w wypadkach lotniczych,

5) zasięganie informacyj u lekarzy leczących członków załogi statków powietrznych w czasie posiadania przez nich odpowiednich licencyj co do ich stanu zdrowia oraz rodzaju, przebiegu i skutków przechodzonych przez nich chorób (§ 15 ust. (2) lit. b),

6) zasięganie informacyj i roztaczanie opieki nad znajdującymi się na kuracji w klinikach i szpitalach ofiarami wypadków lotniczych,

7) pełnienie służby ochrony bezpieczeństwa lekarsko-sanitarnego w ruchu lotniczym wewnętrznym i międzynarodowym.

§ 9. Sposób zaopatrywania przychodni i pogotowi lotniczo-lekarskich w potrzebne przyrządy i instrumenty oraz inne materiały i inwentarz określa instrukcja wydana przez Ministerstwo Komunikacji na wniosek Kierownika I. B. L. L.

§ 10. Dla skoordynowania zainteresowań poszczególnych ministerstw w sprawach służby zdrowia lotnictwa cywilnego powołuje się przy Ministerstwie Komunikacji stałą Komisję służby zdrowia lotnictwa cywilnego, jako organ doradczy i opiniodawczy Ministrów Komunikacji i Opieki Społecznej w sprawach tej służby.

§ 11. Rozważaniu i opiniowaniu tej Komisji podlegają w szczególności:

a) projekty wszelkich przepisów organizacyjnych i wykonawczych w dziedzinie służby zdrowia lotnictwa cywilnego,

b) projekty preliminarzy budżetowych tej służby oraz sprawozdania z działalności i zamknięcia rachunkowo-kasowe,

c) wyniki studiów z dziedziny służby zdrowia lotnictwa cywilnego,

d) projekty wniosków i referatów na konferencje i kongresy międzynarodowe lotniczej służby zdrowia i lotnictwa sanitarnego oraz wyniki i sprawozdania z tych kongresów,

e) projekty obsady personalnej lekarsko-sanitarnej i zaopatrywania w urządzenia, przyrządy i środki lecznicze urzędów i jednostek służby zdrowia lotnictwa cywilnego,

f) programy kursów szkolenia lotniczo-sanitarnego lekarzy, instruktorów oraz personelu latającego i portowego lotnictwa cywilnego,

g) wreszcie programy i warunki organizacji leczenia uzdrowiskowego stałego personelu latającego lotnictwa cywilnego.

§ 12. (1) Przewodniczącym Komisji służby zdrowia lotnictwa cywilnego jest Dyrektor Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji.

(2) Do składu Komisji jako członkowie wchodzą:

a) Kierownik I. B. L. L.,

b) delegat Ministra Opieki Społecznej,

c) delegat Dowódcy Lotnictwa,

d) delegat Szefa Departamentu Zdrowia Ministerstwa Spraw Wojskowych,

e) delegat Dyrektora Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego,

f) delegat Biura Sanitarnego Ministerstwa Komunikacji,

a w przypadkach, gdy sprawy będące przedmiotem obrad dotyczą:

g) służby zdrowia komunikacji lotniczej — Dyrektor Polskich Linij Lotniczych „Lot",

h) służby zdrowia w lotnictwie sportowym i turystycznym oraz w szybownictwie — Sekretarz Generalny Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej, a w stosunku do ośrodków lotniczych prowadzonych przez Ligę Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, również i przedstawiciel Zarządu Głównego L. O. P. P.,

i) lotnictwa cywilnego sanitarnego — przedstawiciele Zarządu Głównego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej oraz Zarządu Głównego Polskiego Czerwonego Krzyża.

(3) Szczegóły, dotyczące: zwoływania zebrań, porządku obrad, głosowania i przebiegu prac Komisji określa uchwalony przez nią regulamin zatwierdzony przez Ministra Komunikacji.

(4) Do badania, oceny i przygotowania spraw podlegających kompetencji Komisji, przewodniczący Komisji może zapraszać osoby kompetentne spoza grona członków Komisji.

II. ZASADY SŁUŻBY ZDROWIA LOTNICTWA CYWILNEGO.

1. Sposób badania i wymagane warunki stanu zdrowia kandydatów na członków załogi oraz członków załogi statków powietrznych.

§ 13. (1) Każda osoba ubiegająca się o prawa i dokumenty niezbędne do pełnienia czynności na statkach powietrznych podczas lotu musi poddać się badaniu lotniczo - lekarskiemu, przewidzianemu w niniejszym rozdziale, w celu oceny zdolności fizycznej i psychicznej (badanie kwalifikacyjne) do pełnienia tych czynności. Obowiązek ten dotyczy również osób ubiegających się o prawo dokonywania skoków spadochronowych z pokładu statków powietrznych podczas lotu.

(2) Każda osoba zgłaszająca się do badań lotniczo-lekarskich powinna złożyć podpisane przez siebie oświadczenie, czy podlegała już takim badaniom i z jakim wynikiem.

§ 14. (1) Badania lotniczo-lekarskie odbywają się komisyjnie na oddziałach I. B. L. L. W skład komisji wchodzą: Kierownik I. B. L. L., jako przewodniczący, oraz dwaj wyznaczeni przez niego lekarze specjaliści I. B. L. L., jako członkowie, nadto delegat Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji. Tryb urzędowania Komisji odbywa się zgodnie z obowiązującym w I. B. L. L. regulaminem urzędowania wojskowych komisyj lotniczo-lekarskich.

(2) Na podstawie protokołu badania lotniczo - lekarskiego sporządza się orzeczenie lekarskie, według wzoru Nr 1 do niniejszego rozporządzenia, i wysyła się je do instytucji zainteresowanej w wyniku badania.

(3) Protokoły badań przechowuje instytucja przeprowadzająca badania.

§ 15. (1) Na dowód dodatniego wyniku badania wydaje się osobie badanej, na podstawie orzeczenia lekarskiego, książkę zdrowia sporządzoną według wzoru Nr 2 do niniejszego rozporządzenia.

(2) Osoba, która otrzymuje książkę zdrowia, powinna:

a) złożyć zobowiązanie pisemne, że przez cały czas posiadania dokumentów upoważniających do pełnienia czynności członka załogi na statkach powietrznych będzie zawiadamiać właściwe co do miejsca przychodnie lotniczo - lekarskie o każdej swej chorobie lub wypadku, które mogą wpłynąć na stan zdrowia,

b) podpisać upoważnienie do udzielania, na wniosek I. B. L. L. przez wszystkich lekarzy, których rad będzie zasięgała, informacyj co do jej stanu zdrowia oraz do wydawania przez zarządy szpitali odpisów historii choroby i protokołów operacyjnych.

§ 16. Członkowie załogi statków powietrznych służących do komunikacji użytku publicznego obowiązani są zgłaszać się do badań lotniczo-lekarskich co 6 miesięcy, inni zaś członkowie załogi co 12 miesięcy, w celu sprawdzenia, czy w stanie ich zdrowia nie zaszły zmiany, uniemożliwiające im dalsze pełnienie czynności na statkach powietrznych w zakresie ich działania (badanie okresowe).

§ 17. Po każdej przebytej chorobie lub wypadku, który by mógł spowodować zmiany w organizmie i wpłynąć na zdolność pełnienia czynności na statkach powietrznych podczas lotu, członkowie załogi nie mogą być dopuszczeni do pełnienia tych czynności w zakresie ich działania bez uprzedniego poddania się badaniu lotniczo - lekarskiemu (badania okolicznościowe). O potrzebie takiego badania decyduje właściwa co do miejsca przychodnia lotniczo - lekarska.

§ 18. Osoby, o których mowa w § 13 ust. (1), powinny odpowiadać następującym ogólnym warunkom zdolności fizycznej i psychicznej:

1) wiek i płeć kandydatów na członków załogi:

a) na statkach powietrznych, służących do komunikacji użytku publicznego — mężczyzna, który ukończył 21 lat,

b) na innych statkach powietrznych, z wyjątkiem szybowców — kandydat (mężczyzna lub kobieta), który ukończył 19 lat,

c) na szybowcach oraz kandydatów na skoczków spadochronowych ze statków powietrznych — kandydat (mężczyzna lub kobieta), który ukończył 16 lat;

2) budowa ciała oraz sprawność fizyczna i psychiczna, odpowiadające wymaganiom niezbędnym do obsługiwania odpowiednich typów statków powietrznych lub wykonywania odpowiednich czynności na pokładzie tych statków.

§ 19. (1) Szczegółowe warunki zdolności fizycznej i psychicznej kandydatów na członków i członków załogi statków powietrznych (z wyjątkiem osób szkolonych i doskonalonych w ramach programów i rygorów przysposobienia wojskowego lotniczego) oraz sposoby badania lekarskiego i oceny tej zdolności określają postanowienia załącznika E do konwencji urządzającej żeglugę powietrzną, podpisanej w Paryżu dnia 13 października 1919 r. (Dz. U. R. P. z 1929 r. Nr 6, poz. 54 ze zmianami i uzupełnieniami wprowadzonymi do zał. E w czasie kolejnych obrad Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej — CINA), uzupełnione w miarę potrzeby odpowiednimi przepisami i zarządzeniami, zatwierdzonymi przez Ministra Komunikacji, na wniosek Kierownika I. B. L. L.

(2) Osoby szkolone i doskonalone w ramach programów i rygorów przysposobienia wojskowego lotniczego obowiązują warunki zdolności oraz sposoby badania i oceny, ustalone w odpowiednich przepisach lotniczo - lekarskich wojskowych.

2. Bezpieczeństwo i porządek sanitarny w portach i ośrodkach lotniczych.

§ 20. (1) Na każdym lotnisku komunikacyjnym oraz na innych lotniskach użytku publicznego lub szybowiskach, na których odbywa się stale szkolenie lotnicze albo ciągły ruch lotniczy, powinny się znajdować pogotowia lotniczo - lekarskie, przystosowane w odpowiednim zakresie:

a) do czuwania nad bezpieczeństwem i porządkiem sanitarnym w obrębie lotniska oraz do zapobiegania szerzeniu się chorób zakaźnych,

b) do roztaczania opieki lotniczo - lekarskiej nad personelem latającym, należącym do danego lotniska lub szybowiska,

c) do niesienia pierwszej pomocy lekarsko - sanitarnej w razie nieszczęśliwych wypadków lotniczych w obrębie do 50 kilometrów od granic lotniska,

d) do roztaczania opieki nad znajdującymi się w klinikach i szpitalach ofiarami wypadków lotniczych, które zdarzyły się na obszarze działania wyznaczonym dla danego pogotowia lekarsko - lotniczego.

(2) Pogotowia lotniczo - lekarskie na lotniskach paszportowo - celnych powinny nadto być przystosowane do wykonywania zadań, wynikających z międzynarodowych postanowień sanitarnych, dotyczących żeglugi powietrznej.

(3) W ośrodkach lotniczych, tj. szkołach i obozach szkolnych i treningowych przejściowych, tak w pilotażu silnikowym, jak i szybowcowym, powinny się znajdować tymczasowe pogotowia lotniczo - lekarskie, przystosowane do wykonywania zadań, o których mowa w ust. (1), w zakresie ograniczonym do potrzeb tymczasowych.

§ 21. Pogotowie lotniczo - lekarskie powinno posiadać, stosownie do zakresu spełnianych zadań:

a) odpowiednie pomieszczenia i urządzenia, umożliwiające tymczasowe umieszczanie chorych lub poszkodowanych,

b) apteczkę podręczną typu zatwierdzonego przez I. B. L. L.,

c) urządzenia i przyrządy, umożliwiające udzielanie pierwszej (doraźnej) pomocy lekarskiej,

d) środki do przenoszenia, a na większych lotniskach do przewożenia osób, które uległy nieszczęśliwemu wypadkowi lub zapadły w czasie lotu na ciężką chorobę,

ponadto

e) na lotniskach, o których mowa w § 20 ust. (2) — środki i aparaty umożliwiające wykonanie międzynarodowych postanowień sanitarnych, dotyczących żeglugi powietrznej.

§ 22. Personel techniczny i porządkowy portów i ośrodków lotniczych powinien być dostatecznie wyćwiczony w udzielaniu tymczasowej (doraźnej) pomocy w nieszczęśliwych wypadkach.

3. Ochrona lekarsko - sanitarna ruchu lotniczego.

§ 23. (1) Każdy statek powietrzny, używany do regularnej komunikacji lotniczej, powinien posiadać apteczkę pokładową typu zatwierdzonego przez I. B. L. L.

(2) Inne statki powietrzne powinny posiadać najniezbędniejsze środki opatrunkowo - lecznicze w rozmiarach określonych przez I. B. L. L.

§ 24. (1) Programy wszelkich kursów teoretycznych dla kandydatów na członków załogi statków powietrznych powinny zawierać naukę ratownictwa w zakresie określonym przez Ministerstwo Komunikacji na wniosek kierownika I. B. L. L.

(2) Nabyte umiejętności w dziedzinie ratownictwa sprawdza się w czasie egzaminów teoretycznych przy ubieganiu się o świadectwo uzdolnienia i upoważnienie (licencję) członka załogi.

§ 25. (1) Statki powietrzne powinny być utrzymywane w czystości i mieć dobrą wentylację.

(2) Każdy statek powietrzny komunikacji lotniczej powinien być zaopatrzony na wypadek choroby morskiej u załogi lub podróżnych w odpowiednią ilość pudełek tekturowych lub torebek z papieru nieprzemakalnego.

(3) Wzbroniony jest dostęp i przewóz na pokładzie statków powietrznych osób, dotkniętych chorobami zakaźnymi oraz przewlekłymi chorobami zakaźnymi, niebezpiecznymi dla otoczenia, jak również osób w stanie nietrzeźwym.

(4) Sprawę przewozu chorych na pokładzie statków powietrznych lotnictwa sanitarnego normują osobne przepisy.

§ 26. (1) Statki powietrzne regularnej komunikacji lotniczej powinny być zaopatrzone:

a) w wodę bieżącą, zdatną do picia,

b) w ustęp ze szczelnie zamykanym kubłem z metalu, twardego kauczuku lub innego odpowiedniego materiału,

c) w odpowiednie urządzenia toaletowe.

(2) Statki te w okresie zimowym należy tak ogrzewać, by ciepłota wewnątrz statku wynosiła co najmniej 14°C.

(3) Na statkach, posiadających urządzenia do spania, powinno się wydawać dla każdego podróżnego świeżą bieliznę pościelową.

§ 27. (1) Dowódcy statków powietrznych obowiązani są zgłaszać wszelkie wypadki zachorowania na pokładzie statków powietrznych.

(2) Zgłoszenia ustne lub pisemne albo też w drodze telekomunikacyjnej powinny być kierowane do pogotowia lotniczo - lekarskiego portu najbliższego lotniska, na którym wyląduje statek powietrzny.

(3) W razie stwierdzenia przez pogotowie lotniczo - lekarskie choroby zakaźnej lub podejrzenia o nią powinno ono niezwłocznie drogą najkrótszą zawiadomić o tym właściwą dla danego portu powiatową władzę administracji ogólnej oraz wydać odpowiednie zarządzenia.

§ 28. Dowódcy statków powietrznych w ruchu lotniczym międzynarodowym obowiązani są prowadzić zapiski sanitarne w dzienniku podróży, w rubryce „Uwagi".

III. PRZEPISY KOŃCOWE.

§ 29. W każdym porcie lotniczym w miejscach łatwo dostępnych powinny być, w sposób zwracający uwagę osób zainteresowanych, podane do wiadomości regulaminy i wskazówki co do porządku sanitarnego w obrębie portu, higieny osobistej personelu latającego oraz co do zachowania się podróżnych w czasie lotów i przeciwwskazań lekarskich względem odbycia lotu (choroby serca, naczyń krwionośnych, gruźlica płuc, niektóre cierpienia nerwowe itp.).

§ 30. (1) Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia.

(2) Z dniem wejścia w życie tracą moc obowiązującą:

a) rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 30 października 1928 r. w sprawie przepisów sanitarnych, higienicznych i ratowniczych, dotyczących żeglugi powietrznej (Dz. U. R. P. Nr 95, poz. 842),

b) przepisy rozdziału II (§§ 18 — 29) rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 8 lutego 1929 r. o sposobie badania i wymaganych warunkach stanu zdrowia kandydatów na członków załogi oraz członków załogi statków powietrznych, o zakresie egzaminów teoretycznych i praktycznych, o składzie komisji egzaminacyjnej i zakresie uprawnień wypływających ze świadectwa uzdolnienia i upoważnienia (licencji) oraz o warunkach udzielania tudzież cofnięcia i terminach ważności upoważnień (licencyj) (Dz. U. R. P. Nr 35, poz. 323).

Minister Komunikacji: *Ulrych*

Minister Opieki Społecznej:
Marian Zyndram-Kościałkowski

(Przedruk z Dz. U. R. P. nr 44/38, poz. 365).

Załączniki do rozp. Min. Komunikacji i Opieki Społ. z dnia 27 maja 1938 r. (poz. 365).

Wzór Nr 1
do § 14

Wymiar $9\frac{1}{2} \times 14\frac{1}{2}$ cm.

(Str. 1).

INSTYTUT BADAŃ LEKARSKICH LOTNICTWA

L'INSTITUT D'EXAMENS ET D'ETUDES MÉDICALES DE L'AÉRONAUTIQUE POLONAISE

ORZECZENIE LEKARSKIE

CERTIFICAT DE VISITE

Nr .... / .... / **19** ....

(Str. 4).

U W A G I 1) Zdolny, niezdolny, czasowo niezdolny.
REMARQUES Apte, inapte, provisoirement inapte.

2) Samoloty turystyczne, balony wolne, sterowce.
Avions de tourisme, ballons libres, dirigeables.

3) Pilot komunikacyjny, nawigator, radiooperator pokładowy, mechanik pokładowy.
Pilote d'avions de transport public, navigateur, radiooperateur d'aéronef, mecanicien d'aéronef.

(Str. 2). *(Str. 3).*

ORZECZENIE LEKARSKIE
CERTIFICAT DE VISITE

Nr .... / .... / 19 .... Ważne do dnia .... 19 ....
Valable jusqu'au

INSTYTUT BADAŃ LEKARSKICH LOTNICTWA RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
L'INSTITUT D'EXAMENS ET D'ETUDES MÉDICALES DE L'AÉRONAUTIQUE POLONAISE

zaświadcza że P. ....
certifie que M.

ur. w .... dn. .... 19 .... zamieszkał w ....
né..... à le domicilié..... à

poddał..... się w dn. .... 19 .... badaniom lekarskim lotnictwa
a subi.......... le les épreuves de l'examen d'aptitude physique

i został..... uznan..... jako .... 1)
et qu'..... a été reconnu.....

A) do wykonywania czynności pilota .... 2)
à remplir les fonctions de pilote d..........

B) do służby w powietrzu w charakterze .... 3)
à servir dans le personnel de conduite comme

Kierownik I. B. L. L.
Directeur de l'Institut

....

.... dn. .... 19 ....
le

(*Str. 1*).

**Instytut Badań Lekarskich-Lotnictwa
w Warszawie**

KSIĄŻKA ZDROWIA Nr ....
członka załogi statku powietrznego.

Założona .... dnia .... mies. .... roku.

1) Nazwisko ....

2) Imię ....

3) Data urodzenia ....

4) Rodzaj służby w powietrzu ....

(*Str. 2*).

Część I.

**Wstępne Badania Lotniczo-Lekarskie
w I. B. L. L.**

Waga .... kg, wzrost .... cm, ogólna budowa ciała .... Wywiady dotyczące zdrowia i dziedziczności ....

....

1) Badanie wewnętrzne ....

....

2) Badanie laboratoryjne ....

....

3) Badanie rentgenologiczne ....

....

4) Badanie chirurgiczne ....

....

5) Badanie układu nerwowego ....

....

(*Str. 3*).

6) Badanie narządu wzroku ....

....

7) Badanie górnych dróg oddechowych, narządu słuchu i równowagi ....

....

....

8) Badanie psychotechniczne ....

....

....

---

a) Spostrzeżenia i uwagi: ....

....

....

b) Wynik badania i określenie stopnia zdolności do służby wojskowej w powietrzu

....

....

....
Kierownik I. B. L. L.

(*Str. 4—16*).

Część II.

Badania Kontrolne w I. B. L. L.

Rodzaj badania ....

Data badania ....

a) Spostrzeżenia i uwagi: ....

....

....

....

b) Wynik badania i określenie stopnia zdolności do służby wojskowej w powietrzu:

....

....

....
Kierownik I. B. L. L.

(*Str. 17 i 18*).

Część III.

Choroby, którym lotnik podlegał w czasie pełnienia służby w powietrzu*)

*) Uwaga: Wymienić dokładnie czas trwania choroby, rodzaj i skutki. Jeżeli lotnik przebywał w zakładzie leczniczym, wymienić nazwę zakładu oraz datę przybycia i odejścia z zakładu.

(*Str. 19 i 20*).

Część IV.

Wypadki lotnicze w czasie pełnienia służby w powietrzu i powstałe uszkodzenia*)

*) Uwaga: Podać krótki opis wypadku z ewentualnym powołaniem się na protokół komisyjny — oraz opis uszkodzenia wraz z jego przebiegiem.

(*Str. 21—24*).

(Kartki czyste)

OBWIESZCZENIE MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Nr L-IV/913/6/38 z dnia 21 maja 1938 r.

w sprawie czasowego zamknięcia do użytku publicznego lotniska w Grodnie.

W wykonaniu przepisów § 26 ust. (3) i (4) rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 15 lutego 1934 r. o podziale lotnisk na kategorie oraz o warunkach zakładania, urządzania i korzystania z lotnisk oraz urządzeń pomocniczych (Dz. U. R. P. Nr 18, poz. 142), Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości, że zarządziło zamknięcie do użytku publicznego od dnia 10 maja 1938 r. aż do odwołania — lotniska w Grodnie, ogłoszonego w wykazie lotnisk, dołączonym do obwieszczenia Ministerstwa Komunikacji Nr L-II/219/1 z dnia 21 marca 1934 r. w sprawie istniejących na obszarze Polski lotnisk użytku publicznego (Monitor Polski Nr 81, poz. 120).

p. o. Dyrektora Departamentu:
(—) Inż. **Fr. Wieden,**
Pułkownik Pilot.

(Przedruk z Monitora Polskiego nr 123/38, poz. 207)

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój Nr 27, tel. 522.00, wewn. 101.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123, II p., tel. 8.26.28. Konto czekowe PKO. Nr 30.658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się. Za zmianę adresu opłata wynosi 50 groszy.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa nr 99904. 28.VII.38. 2400.